

ANEJO Nº11. BALIZAMIENTO

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

2. NORMATIVA

2.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LA NORMATIVA DE BALIZAMIENTO

2.2. USO DE LA PLAYA

2.3. COMPETENCIAS

2.4. CONCLUSIONES

3. SEÑALIZACIÓN

3.1. SEÑALIZACIÓN PROVISIONAL DURANTE LAS OBRAS

3.2. SEÑALIZACIÓN DEFINITIVA. BALIZAMIENTO

4. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS BALIZAS

5. BIBLIOGRAFÍA

1. INTRODUCCIÓN

El objeto de este anejo es el estudio para implementar el sistema de balizamiento de la playa del Perelló. Se ha de analizar el sistema de señalización a emplear para facilitar la navegación segura de pequeñas embarcaciones deportivas y pesqueras que suelen circular por la zona.

2. NORMATIVA

2.1. Situación actual de la normativa de balizamiento

Entre las disposiciones más importantes que aluden o afectan al balizamiento de playas, desde el punto de vista de la protección de los baños, se encuentran las siguientes:

- La O.M. de 31 de Julio 1972 (Presidencia del Gobierno) que dicta las normas para la seguridad humana en los lugares de baño (B.O.E. del 2 de Agosto de 1972).
- Real Decreto 1685/83 (B.O.E. del 4 de Julio de 1983) por el que se adopta para las costas españolas el Sistema de Balizamiento Marítimo de la AISM.
- El Reglamento de la Ley de Costas aprobado por RD 1471/89 (B.O.E. del 12 de Diciembre de 1989).
- La O.M. comunicada de 2 de Septiembre de 1991 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes sobre el balizamiento de playas, lagos y superficies de agua interiores, señales de temporal y tráfico portuario y balizamiento de almadrasas.
- Modificación del Reglamento de la Ley de Costas aprobado por RD 1112/92 (B.O.E. del 6 de Octubre de 1992).
- Ley 27/92 de 24 de Noviembre de 1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (B.O.E. del 25 de Noviembre de 1992).

Las disposiciones que poseen mayor relación con la señalización y balizamiento de la zona de protección de baños en las costas son las O.M. de 31 de julio de 1972 y la O.M. de 2 de septiembre de 1991, ambas con orden de rango ministerial.

2.2. Uso de la playa

El uso de las zonas de baño se determina aplicando la Ley de Costas y su Reglamento, Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de las anteriores disposiciones no derogadas, en tanto no se opongan a éstas.

El RD 1.471/89, Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley de Costas, en su artículo 59 establece: "La utilización del dominio público marítimo terrestre y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquel, tales como pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar etc."

Por lo expuesto anteriormente, se deduce en las playas deben coexistir al mismo tiempo embarcaciones y bañistas. Cuando hay conflicto de intereses de uso entre las embarcaciones y los bañistas es cuando hay que tratar de armonizarlos protegiendo, en este caso, a los bañistas mediante balizamiento o límite de velocidad, pero respetando siempre el uso legítimo que de las playas pueden hacer las embarcaciones.

De este modo, las playas pueden estar balizadas o no:

- ❖ Playas balizadas: "En las zonas balizadas estará prohibida la navegación deportiva y de recreo, y la utilización de cualquier tipo de embarcación o medio flotante movido a vela o motor. El lanzamiento o varada de embarcaciones deberá hacerse a través de canales debidamente señalizados" (Artículo 69.1 del RD 1.471/89, por el que se aprueba el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/88, de la Ley de Costas). En el caso de no cumplirse este artículo, se incurriría en una infracción tipificada como leve por el artículo 114.3.e) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: "La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto, destinado a usos deportivos, fuera de los canales balizados para acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas".
- ❖ Playas no balizadas: el artículo 69.2, de la Ley de Costas, dice: "En los tramos de costa que no estén balizados como zona de baño se entenderá que ésta ocupa una franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa. Dentro de esta zona no se podrá navegar a una velocidad superior a tres nudos, debiendo adoptarse las precauciones necesarias para evitar riesgos a la seguridad humana". En este sentido, el artículo 114.4.d) de la Ley 27/92, solo tipifica como infracción "La navegación de cualquier clase de buques o artefactos en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes". Resulta evidente que esta zona la podrán compartir bañistas y embarcaciones, siempre que éstas no naveguen a velocidad superior a la reglamentada o efectúen maniobras inadecuadas que pongan en riesgo la seguridad humana.

2.3. Competencias

➤ **Competencias de Medio Ambiente, Jefatura de Costas:**

- Dictar las normas y régimen de utilización de las playas, seguridad de la vida humana en los lugares de baño y demás condiciones generales sobre el uso de aquella y sus instalaciones (Art. 72).
- Autorizar el emplazamiento de puntos de atraque, embarque y desembarque o de aproximación a la costa, fuera de los puertos, a las embarcaciones de excursiones marítimas y artefactos flotantes de recreo (Art. 63).

➤ **Competencias del Ministerio de Fomento, Capitanías Marítimas:**

- Limitaciones temporales al uso público del dominio público marítimo-terrestre en circunstancias excepcionales, siempre y cuando afecten a la navegación, seguridad humana y salvamento entre otras.
- Autorizar el funcionamiento de las embarcaciones destinadas a cruceros turísticos y artefactos flotantes de recreo, cuyo emplazamiento sea previamente autorizado por Costas (Art. 111.11).
- Dar difusión mediante Bando en el B.O.P. de las disposiciones sobre zonas de baño, velocidades y autorización de embarcaciones de recreo.
- Sancionar las infracciones cometidas por las embarcaciones en relación con la seguridad en las playas.

➤ **Competencias de los Ayuntamientos:**

- Balizar, rotular y señalizar las playas, zonas de baño y canales de acceso.
- Vigilar la observancia de los lugares de baño, de las normas específicas para la seguridad de las vidas humanas en los lugares de baño, haciendo que tanto las embarcaciones como los bañistas las respeten (Art. 6.2 ref.b).
- Sancionar en el ámbito de sus competencias, o denunciar ante el Organismo competente (Art.4 ref.c).

Los Ayuntamientos y los agentes de la autoridad, en general, pretenden dar a los bañistas el uso exclusivo de las playas, mermando con ello el uso legítimo que de las mismas han de hacer las embarcaciones. Para evitar este choque de intereses es necesario que los Ayuntamientos fijen las zonas para las embarcaciones, debidamente balizadas y rotuladas, asignándoles espacio suficiente en los porcentajes que prevé el punto 7 de las Normas de Ordenación de Playas de la Dirección General de Puertos y Costas, y del Art. 44 de la Resolución de 25 de febrero de la Conselleria de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana.

El cumplimiento de estas normas, en especial el balizamiento de las playas, y sus canales de acceso, contribuiría a una mayor seguridad en las playas.

2.4. Conclusiones

Analizando los puntos anteriores se concluye que la competencia de disponer o no señales de balizamiento en la playa del Perelló no es competencia de este proyecto, sino que la misma recae sobre el Ayuntamiento de Sueca.

Lo que se va a desarrollar a lo largo de este anejo es el balizamiento de las obras duras, pero no el de protección del baño de la playa del Perelló ya que es competencia del Ayuntamiento del municipio.

3. SEÑALIZACIÓN

3.1. Señalización provisional durante las obras

A lo largo de la realización de las obras, se fondearán boyas luminosas. Adjuntándose así a la Normas de Seguridad en la Navegación descrito por la Dirección General de Costas y cumpliendo con las normas de Seguridad y Salud Laboral.

La señalización provisional será instalada tanto en los caminos auxiliares, usados como accesos, como en los diques exentos.

3.2. Señalización definitiva. Balizamiento

La Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM) recomienda el balizamiento de los morros de los diques. La señalización es necesaria para la navegación tanto de día como de noche, por lo que es necesario disponer de un equipo luminoso.

La señalización definitiva se compondrá por cuatro unidades de faro-baliza, que se ubicarán en el extremo norte del primer dique. En el dique número 4 se dispondrán una unidad faro-baliza en cada extremo de este. Por último, en el extremo sur del dique número 7 se dispondrá otra unidad. De esta forma se consigue una señalización eficiente de los siete diques exentos sumergidos.

Las balizas constan de una infraestructura de hormigón armado para la cimentación de la instalación, mediante una estructura rectangular de hormigón de 1.5 x 1.5 metros de base y 1 metro de canto, insertado en el manto principal del dique.

La superestructura de las balizas está compuesta por:

- Placa de anclaje metálica.
- Soporte: estructura metálica cilíndrica de 50 cm de diámetro y de 5.5 metros de altura, con escalera de acceso incorporada. La parte visible de este soporte (por encima del nivel medio del mar) tendrá 4 metros, y deberá ir pintada de negro y amarillo (primer y último metro negros, y los dos metros centrales de amarillo).
- Castillete de apoyo sobre el poste metálico.
- Señalización diurna (marca de tope) correspondiente a la marca cardinal del cuadrante Este (Sistema "A"). Esta señalización consta de dos triángulos negros enfrentados en sus bases.
- Señalización nocturna formada por un equipo luminoso centelleante, con luz de color blanco, accionado por generador solar, de acuerdo con las especificaciones internacionales. Este sistema debe quedar perfectamente instalado y en funcionamiento.

- Equipo de 4 paneles solares y 4 baterías de acumulación.

Con ayuda de este balizamiento, las embarcaciones están advertidas que la navegación han de realizarla al Este de la alineación formada por la señalización.

Para evitar problemas con el oleaje, se ha descartado el uso de boyas.

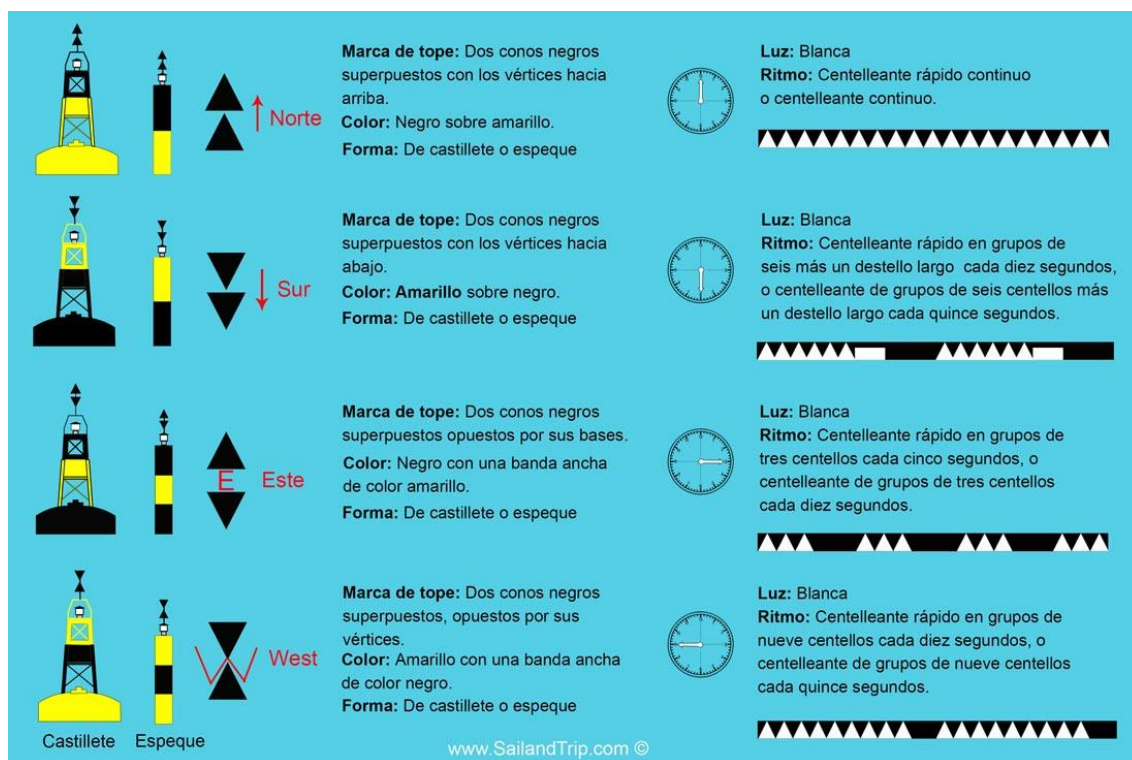


Figura 1. Señalización marítima



Figura 2. Balizamiento de la solución final

4. BIBLIOGRAFÍA

- Puertos del Estado (www.puertos.es)
- Ley de Costas, Boletín Oficial del Estado (BOE)
- Vicente Esteban Chapapría (2004), Obras Marítimas, UPV.
- IALA